

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 2130 de 2019

S/C y Carpeta Nº 3530 de 2018 — Comisión de Legislación del Trabajo

LIFAN URUGUAY Y BRASIL

SITUACIÓN DE LA EMPRESA FRIOPAN

Solicitud de convocatoria al señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social

REGISTRO DE EMPRESAS INFRACTORAS DEL MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

Ampliación de su cometido
Planteo del señor Representante Carlos Reutor

LOS CIPRESES S.A. (BUQUEBUS)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 5 de junio de 2019

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Luis Puig.

Miembros: Señores Representantes Gerardo Amarilla, Gabriela Perdomo, y Carlos Reutor.

Asisten: Señores Representantes Rodrigo Goñi Reyes y Mercedes Santalla.

Invitados: Por la empresa Lifan, señor Lui Jin, presidente de Lifan Uruguay y Brasil; Duan Yimeng, director de ventas de Lifan Uruguay, y doctor Gustavo Gauthier, abogado de Lifan Uruguay; por la UNTMRA, César Acosta, Ariel Bentancor y Ruben Villafán.

Por SUNTMA filial Colonia, Eduardo Montiel, secretario general y Guillermo Moreira, secretario de finanzas, y por los trabajadores de Los Cipreses S.A. (Buquebus), Pablo Baldi, delegado de empresa, Ángela Suárez y Pamela Sonderegger.

Secretario: Señor Francisco J. Ortiz.

Prosecretario: Señor José Fasanello.

══════||══════

SEÑOR PRESIDENTE (Luis Puig).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Legislación del Trabajo tiene el gusto de recibir a la empresa Lifan, representada por Liu Jin, presidente de Lifan Uruguay y Brasil; por el director de ventas, señor Duan Yimeng, y por el abogado de la empresa, doctor Gustavo Gauthier; y a César Acosta, Ariel Bentancor y Rúben Villafán en representación de la UNTMRA.

SEÑOR GAUTHIER (Gustavo).- Quiero hacer una introducción. Está presente el presidente de Lifan Uruguay y de Lifan Brasil, el señor Liu Jin, quien no habla español, sino solamente inglés, razón por la cual será interpretado por el señor Duan Yimeng, que está presente, ya que el señor Liu Jin quiere dirigirse directamente a los señores diputados.

SEÑOR LIU (Interpretación del idioma chino).- Soy presidente de Lifan Uruguay. Muchas gracias por recibirnos aquí, y también queremos agradecer que nos estén acompañando nuestros compañeros de la fábrica.

Queremos actualizar las novedades y también explicar cuál será nuestro recorrido a futuro.

Como la otra vez, todavía estamos buscando una salida para la fábrica. Sabemos que nuestros compañeros aún están en seguro de paro y sabemos que su vida es dura, por lo que queremos trabajar fuertemente para recuperar las actividades de la fábrica. Este año es imposible la fabricación de la marca Lifan. Estamos pensando en traer los coches completos desde China. Evidentemente, serán los nuevos modelos. Al principio, queremos hacer la prueba. En el momento en que llegue una cierta cantidad y quede estable, será una buena oportunidad para activar la línea y para producir nuevamente.

Por el descenso en la economía de Brasil hemos decidido importar los coches completos desde China, pero en una cantidad limitada. Evidentemente, esta cantidad no es suficiente para lanzar nuevamente la producción. Como este año no hay posibilidad de que la fábrica de Lifan Uruguay produzca, estamos estudiando ensamblar los vehículos de otras marcas.

Hasta ahora nos hemos conectado estrechamente con una marca china para producir con nuestra línea. En Lifan China todavía están revisando el cálculo definitivo. Las direcciones de ambas empresas manifiestan su interés en producir los vehículos en la línea de ensamblaje de la fábrica de Lifan Uruguay. La idea de Lifan y de la otra marca sería producir los vehículos en Uruguay y su destino final serían Argentina y Brasil. Según el cálculo que hicimos, sería más beneficioso ensamblar los vehículos en Uruguay y luego exportarlos a Brasil que importar los coches enteros desde China.

Tenemos fe en que podríamos lograr este acuerdo. De momento, no podemos mencionar cuál es la marca, porque todavía no se ha cerrado el negocio. Lo que podemos decir es que se trata de una marca china, que tiene una empresa grande en China.

Si pudiéramos llegar a un acuerdo con ellos, en el primer semestre empezaríamos a producir los coches de esa marca.

Como tenemos dos líneas de ensamblaje, nuestra idea es que cuando sea un buen momento, una línea produzca los vehículos de nuestra marca Lifan y la otra línea ensamble los de la otra marca.

Lo otro que queremos decir es que, en caso de que podamos llegar a un acuerdo con esta marca, trataremos de minimizar el costo mensual fijo de la fábrica.

Lo que estamos estudiando es alquilar nuestro almacén. Tenemos un almacén enorme, que ocupa 15.000 metros cuadrados, por lo que queremos alquilar una parte a

una empresa de logística a modo de almacén transitorio, pero por un corto plazo, de forma de poder tener un ingreso, minimizando el costo fijo.

Ya contactamos a una agencia inmobiliaria para hacer la publicidad sobre nuestro almacén.

Estas son las dos novedades que les queríamos presentar.

Evidentemente, nuestra prioridad sería activar nuevamente la línea de producción. En caso de no poder lograrlo, también podríamos alquilar nuestro almacén para minimizar costos fijos. Obviamente, somos del sector de automóviles y queremos seguir trabajando en el mismo rubro.

Queremos solicitar el apoyo de la Comisión para que nos ayuden a pasar un momento tan duro para la empresa.

Desde la fábrica estamos muy satisfechos con el rendimiento y el comportamiento de nuestros trabajadores. Sabemos que es muy duro que estén en el seguro de paro y por eso es que estamos trabajando para lograr activar nuevamente la línea.

Una vez que lleguemos a un acuerdo con la otra marca, avisaremos a todos los trabajadores para que vuelvan a trabajar con nosotros.

Evidentemente, necesitamos el apoyo de parte de los delegados sindicales. Ellos podrían darnos un impulso para recuperar la producción lo antes posible.

SEÑOR ACOSTA (César).- Quiero agradecer a la Comisión, ya que apenas solicitamos la reunión fuimos atendidos. Nos parece de suma importancia este tipo de actitudes de parte de los legisladores que la integran.

Además, quiero hacer un reconocimiento a la empresa: apenas contaron con nueva información, el presidente se trasladó de Brasil a Uruguay a informar a la organización sindical, al gobierno y a los legisladores sobre cuál era la situación.

Nos parece de suma importancia que se esté hablando no solo que Lifan pueda seguir produciendo en nuestro país, sino que otra firma china importante se integre a la fabricación en Uruguay. Es un gran desafío para el desarrollo de la industria automotriz. Una industria con trabajadores calificados, sobre todo en una zona como San José donde la pérdida de estos puestos de trabajo impactaría seriamente.

Sabemos que ustedes tienen presente nuestra solicitud. Me refiero a aprobar rápidamente una ley que contemple a los trabajadores durante este período. Es decir que hasta que se vuelva a reactivar la empresa, los empleados puedan seguir en seguro de paro.

Muchas gracias.

SEÑOR BENTANCOR (Ariel).- Agradecemos que nos hayan recibido.

Estamos en permanente contacto con la empresa desde nuestro humilde puesto, tratando de ser el nexo entre la esta y los trabajadores.

Nos toca a nosotros dos estar representando a la totalidad de los trabajadores de Lifan, pero todos están pendientes de esta reunión porque atañe a nuestra fuente de trabajo.

Todos conocemos la realidad que vive nuestro departamento, con problemas en las distintas fábricas de la zona, y por eso es tan importante que se vuelva a reactivar. Somos aproximadamente 100 familias; 153 quedaron por el camino y muchas de ellas, al día de hoy, se encuentran sin trabajo. Se trata de gente mayor, de gurises, jefes de familia la mayoría, por lo cual sería muy importante mantenerlos en el seguro de paro, sabiendo que hay un proyecto viable a no muy largo plazo.

De nuestra parte está el compromiso, desde que se reabrió la fábrica en el 2016, de apoyar a la empresa, más allá de nuestras diferencias. Ellos son la empresa, nosotros somos los trabajadores y siempre van a existir diferencias; nosotros defendemos el trabajo y sabemos lo importante que es este tipo de emprendimientos para nuestro departamento.

Como dijo César, si otra empresa china está interesada en venir a armar a San José, mejor. Con los problemas que está teniendo la industria automotriz, que haya una empresa más aparte de Lifan que apueste a nuestra mano de obra, es un orgullo. Nosotros continuamos capacitándonos; seguimos haciendo cursos en INEFOP; hemos hecho electricidad, electrónica, hidráulica, siempre apostando a la capacitación y al diálogo, que es lo más importante.

Quiero resaltar y agradecer a la empresa que, pese a que no hay gente trabajando y que nosotros estamos afuera siempre nos ha informado de todos los temas. Cuando el presidente de la empresa llegó, tuvimos una reunión y nos adelantó las novedades. Agradecemos el trato que nos están dando porque si bien no estamos trabajando, nos mantenemos en comunicación permanente.

Quiero decir que, en la medida de lo posible, tratamos de poner el hombro como trabajadores para que esto salga adelante. Sabemos que las empresas invierten para ganar, eso es lógico, nadie va a invertir para no sacar resultados; pero para nosotros es fundamental la fuente de trabajo y por eso vamos codo a codo, con el fin de que los empleados no sean un impedimento para que la fábrica se abra, sino todo lo contrario.

Haremos todo lo posible -como hasta ahora- para apoyar a la empresa desde nuestro lugar y, como ya dije, con nuestras diferencias inclusive, siempre buscando el bien común, porque si a ellos les va bien, a los trabajadores también.

Espero que consideren nuestro pedido. Muchas gracias por recibirnos.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- Agradecemos la presencia de la delegación.

Me interesaría saber las verdaderas razones de la situación actual de la empresa. En definitiva, eso nos ayudaría a entender el proceso en el que estamos. Conocemos la situación de la empresa EFA, que fue la que nos visitó anteriormente; sabemos que ahora está en Brasil, ampliando su producción de modelos, de cantidad de vehículos y su red de becas. O sea que la baja que plantea la empresa hoy, quizás sea porque está ampliando su presencia en Brasil.

Queremos conocer la situación actual de la empresa y los plazos, que no es algo menor.

En definitiva, se está negociando con una empresa el armado de otra marca algo que me parece muy interesante. Además, ¿por qué esa marca puede instalarse acá a armar y Lifan no?

Sabemos que estas empresas hacen estudios a largo plazo -no me refiero a meses; hablo de años- y, por tanto, nos interesaría saber cuándo comenzarían la manufacturación de la marca propia. Es un dato que debemos conocer para luego tomar una decisión.

Gracias.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Saludo a la delegación.

En la reunión anterior que tuvo esta delegación con la Comisión se resaltaba la iniciativa tomada en el sentido de volcar los insumos con los que cuentan. Esto jerarquiza no solo a las empresas que vienen a invertir a nuestro país -con una posición definida de

trabajo-, sino también a los trabajadores, en un marco donde a veces se cuestionan algunos temas.

Sabemos que los trabajadores son parte importante del futuro de nuestro país.

En la reunión anterior se estableció un compromiso que vamos a refrendar: ayudar a que se pueda seguir trabajando en ese sentido y enviar la minuta de comunicación, pidiendo la extensión de seguro de paro para los trabajadores.

SEÑOR LIU (Interpretación del idioma chino).- Creo que saben cómo trabajamos nosotros. Importamos piezas sueltas desde China y las ensamblamos en nuestra fábrica en Uruguay.

En Brasil, le vendemos a una empresa que pertenece a Lifan ciento por ciento, pero cobran en moneda local, en reales.

Para que se entienda mejor, quisiera poner un ejemplo. En el caso de un vehículo de nuestra marca, el año pasado vendimos 70.000 reales que, según el cambio de aquel momento, serían US$ 22.000 que podríamos cobrar. Según el cambio de ayer, el precio final -si mantenemos lo mismo: 70.000 reales- sería US$ 17.948. Fíjense la diferencia entre los dos precios. Con este tipo de cambio no tenemos ganancia; incluso, sufrimos pérdidas.

Por otro lado, tenemos una baja en la venta del mercado de Brasil. Para que tengan una idea, el mercado de venta general, entre todas las marcas, alcanzó a los tres millones de vehículos. Actualmente, se redujo a dos millones. Las fábricas de automóviles en Brasil, además de producir y vender en lo local, exportan a Argentina. Como la economía argentina está caída, los vehículos que se iban a exportar a aquel mercado se quedaron en Brasil y se están vendiendo a un precio super económico. Eso también ha causado que no se puedan aumentar los precios de nuestros coches.

Las dos razones principales que nos han llevado a la situación actual son: el tipo de cambio, que nos ha reducido las ganancias, y la caída del mercado. Para minimizar las pérdidas, estamos vendiendo en el mercado brasileño una cantidad super limitada de automóviles. Para mantener nuestra presencia en el mercado estamos aplicando esta estrategia de vender pocas unidades.

Estamos estudiando cuándo podríamos recuperar la producción para la marca Lifan, lo que depende de dos aspectos. El primero es el tipo de cambio, es decir, que un dólar se cambie por 3,6 reales. Una vez que el tipo de cambio sea inferior a ese precio, según nuestros cálculos, podríamos lanzar la producción nuevamente, y para que tengamos ganancias, el tipo de cambio debería bajar a 3,3. El momento adecuado para volver a ensamblar los vehículos de nuestra marca será cuando el tipo de cambio baje a 3,6, pero recién generaríamos ganancia cuando llegue a 3,3.

Por otra parte, hay que ver si los consumidores finales de Brasil aceptan nuestros modelos nuevos. Los modelos que estamos vendiendo en el mercado brasileño son viejos y han llegado al fin de su vida útil. Para el año que viene estamos analizando lanzar tres modelos nuevos. Pensamos importar los coches de modelos nuevos en cantidad limitada. Una vez que logremos una venta anual de tres mil unidades, podremos reactivar la fábrica.

Siendo optimistas, calculamos que podríamos producir nuestra marca a mediados del 2020. Las autoridades y las consultorías internacionales tienen fe en la recuperación de la economía en Brasil. Por eso pensamos que a mediados del 2020 podríamos volver a producir los coches propios.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- Me quedo con esa fecha, que me parece un compromiso muy importante. Confiamos en que más allá de las dificultades heredadas en

la región, los diferentes países podrán sobreponerse a la situación económica actual. ¡Ojalá que podamos ver y disfrutar esa reactivación económica, que esa máquina productiva retome su actividad y que los trabajadores tengan su fuente de empleo segura y estable!

Continúo teniendo dudas sobre el tipo de cambio. Si producimos en yuanes y la base del armado está en pesos, que está equiparado al real en dólar, la diferencia cambiaria de Brasil no debería tener mucha afectación. Esta duda persiste.

Me gustaría saber si la empresa tiene ensambladoras en algún otro lugar de América Latina y qué costos comparativos tienen.

SEÑOR LIU (Interpretación del idioma chino).- No hay otras fábricas. Hasta ahora, Lifan China no tiene intenciones de establecer otra fábrica en América Latina. Para Lifan, el primer mercado es Brasil y el segundo, Argentina, y la fábrica establecida en San José, Uruguay, es suficiente para abastecer a ambos.

Agradecemos la ubicación geográfica de Uruguay y la política favorable del país hacia nosotros. Me refiero a que se nos permite importar piezas sin pagar aranceles, con la condición de que el producto sea para la exportación. No obstante, cuando hacemos la exportación, se nos acredita un subsidio por exportación. Gracias a estas dos políticas favorables pudimos establecer la fábrica y podremos seguir ensamblando los vehículos en el futuro en Uruguay.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de las delegaciones de Lifan y de la UNTMRA. No es habitual que concurran en forma conjunta empresarios y trabajadores identificados con el objetivo común de la reactivación de la unidad productiva.

Con relación a una extensión del seguro de paro resulta fundamental que la unidad productiva no cierre. El planteo de la empresa de que necesitan a estos trabajadores, por su calificación, es muy importante.

La pérdida del 33% del mercado en Brasil -que pasó de tres a dos millones-, la pérdida del 25% en el valor de venta en Brasil, cotizado en dólares, y el deterioro económico en Argentina, que es tan importante que dificulta la exportación hacia ese país, son asuntos que preocupan. Claramente, se está pagando tributo a una situación muy pero muy compleja de la economía de estos dos países -Argentina y Brasil-, que en los últimos años se ha deteriorado, así como la condición de vida de sus habitantes.

Como decía el señor diputado Carlos Reutor, ya nos habíamos comprometido a plantear al Poder Ejecutivo una minuta de aspiración. Como saben, la iniciativa para la extensión del seguro de paro es del Poder Ejecutivo y no del Parlamento, pero es habitual que, cuando se entiende que una unidad productiva puede proseguir su labor, se solicite de nuestra parte, y hay infinidad de ejemplos en ese sentido.

Reitero que este planteo en conjunto nos parece muy importante.

La bancada del Frente Amplio ha tomado la decisión de plantear en esta Comisión que se solicite al Poder Ejecutivo la extensión del seguro de paro. Sin embargo, hay que tener en cuenta que en esta Comisión, como en el Parlamento, hay diferentes sectores que tienen todo el derecho de opinar y de tener o no la disposición de aprobarlo.

SEÑOR GOÑI REYES (Rodrigo).- Quiero agregar al resumen final del señor presidente un aspecto que entiendo clave para la viabilidad de poner nuevamente en marcha la planta. Me refiero al atraso cambiario.

Si no entendí mal, el aspecto cambiario es clave, frente a los dos mercados a los que se exportarían los automóviles. Hay un atraso cambiario respecto a los dos mercados fundamentales, por lo que es un elemento que debería quedar claramente establecido en

la minuta que se plantee al Poder Ejecutivo. Se trata de un elemento determinante para el reinicio de la actividad, ya que si no es por debajo de 3,6 de cotización la producción no sería viable.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sería bueno que se volviera a explicar la relación dólar-real, sobre la que difícilmente Uruguay pueda interferir.

SEÑOR LIU (Interpretación del idioma chino).- Vamos a aclarar la trayectoria de nuestro negocio: vendemos los vehículos en el mercado brasileño en reales y, después, compramos dólares para pagar en Uruguay, aunque seamos la misma empresa. La situación del mercado brasileño no nos permite subir los precios. Nuestros competidores, para lograr una mayor venta durante la depresión de la economía en Brasil, mantienen un precio super económico. Además, la venta general del mercado está cayendo. Estas dos razones son las que no nos permiten subir el precio ahora. Para que tengan una idea, a fines de enero de 2018 el tipo de cambio entre reales y dólares era de 3,15 reales. Es decir que 1 dólar equivalía a 3,15 reales. Eso fue a fines de enero de 2018.

En ese momento, vendíamos un modelo nuestro a un precio de 70.000 reales que podíamos cambiar por US$ 22.222. Para nosotros, US$ 22.222 sería nuestro ingreso por la venta de un vehículo. El tipo de cambio actual se mantiene como a 3,84 reales, pero hace un tiempo corto, el tipo de cambio alcanzó a 4 reales. Es decir que 1 dólar equivalía a 4 reales. Si ponemos un cambio promedio de 3,9 reales, mientras el precio de venta se sigue manteniendo en 70.000 reales, con este tipo de cambio nuestro ingreso sería de US$ 17.948. Por este cambio entre reales y dólares, solamente por la venta de un solo coche nuestro ingreso se ha reducido en US$ 4.277.

Por este caso, no se ha encausado la pérdida, porque la ganancia por fabricación de los vehículos, nunca ha sido de US$ 4.000.

Volviendo al mercado de Uruguay, porque en Brasil sería nuestro ingreso principal, pero en Uruguay el gasto principal para la empresa sería pagar a Lifan China por la importación de las piezas desde China. Evidentemente, estamos pagando en dólares a Lifan China.

El segundo costo principal para nosotros sería comprar las piezas AT.

El tercer costo es la mano de obra, es decir, el salario de nuestros compañeros de trabajo. El salario de los trabajadores es el único costo que estamos pagando en pesos uruguayos. Sabemos que el peso uruguayo también está cayendo. Eso es favorable para nosotros, que hemos podido ahorrar un poquito de costo por esta causa. Este ahorro por tipo de cambio entre pesos uruguayos y dólares es mucho menor que los US$ 4.277 dólares por el tipo de cambio entre reales y dólares.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos la explicación en cuanto a que, en realidad, la situación en Brasil y el deterioro del real en relación al costo de los vehículos andan en torno al 25%. Es bueno aclarar esto, porque el problema no es -está claro- el atraso cambiario uruguayo, sino que, precisamente, señalaban lo contrario: ha habido un aumento progresivo gradual en Uruguay. Hay que dejar bien claro que el problema acá no es la cotización del dólar en Uruguay, sino la depreciación del real en Brasil.

La Comisión de Legislación del Trabajo agradece vuestra presencia. Vamos a analizar este tema.

Como decía, hay quienes ya tenemos el compromiso definido, pero corresponde analizarlo en la Comisión.

(Se retira de sala la delegación de representantes de Lifan y de la Unión Nacional de Trabajadores del Metal y Ramas Afines)

——Continúa la sesión.

Los señores diputados Amarilla y Goñi Reyes quieren hacer un planteo.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- Junto al señor diputado Goñi Reyes -en realidad, él es uno de los impulsores de la idea-, planteamos ya el mes pasado la presencia del señor ministro Murro en Comisión, dado que hay varios hechos que ameritan hacerlo. Planteamos el tema del conflicto del gas, que sigue vigente; la situación que se dio el otro día con la empresa Friopan, y yo creo que, sinceramente, esta situación de hoy también amerita la presencia del señor ministro Murro.

Me interrogaba ahora acerca de qué cantidad de trabajadores hay en seguro de paro y de cuánta gente está en seguro de paro en forma extraordinaria. Uno puede hacer memoria sobre el tema citrícola, el tema de Rivera de la minería, y seguramente hay muchos temas más que se nos escapan de la memoria, pero que están presentes y sobre los que queremos saber realmente cómo es el proceso, cuáles tienen realmente alguna viabilidad en el futuro y en cuáles solamente se trata de alargar la agonía. En definitiva, determinando la extensión del seguro de paro, a través de las minutas y después de su aprobación, estamos manejando muchos recursos de todos los uruguayos. Estamos disponiendo de dinero que no es nuestro, sino de todos los uruguayos y me gustaría saber ese detalle; inclusive, antes de entrar en la discusión de este tema en particular, queremos llegar a la comparecencia del señor ministro con esa información, además de lo que el señor diputado Goñi seguramente va a querer ampliar en este momento.

SEÑOR GOÑI REYES (Rodrigo).- El viernes, junto al señor diputado Amarilla, presentamos esta solicitud. Entendemos que los hechos en Friopan han tenido una difusión en la opinión pública que ha generado una gran preocupación en la ciudadanía.

En estas últimas horas se han agregado preocupaciones por conflictos inminentes. En el caso de Petrobras, y de la Compañía del Gas, inclusive, los diarios de hoy planteaban que este tema será considerado, inclusive, en la OIT. Por lo tanto, entendemos que la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Diputados debe tener participación y pedir información al señor ministro Murro de cuáles son las dinámicas que se están llevando adelante en este conflicto, de las intervenciones que ha tenido el Ministerio y, sobre todo, de las medidas que se piensan adoptar.

En otras instancias, hemos planteado al señor ministro la necesidad de que cuando se constaten infracciones a la normativa, se apliquen sanciones. Nos parece que es muy importante para mantener las relaciones laborales en un clima adecuado, inclusive, en empresas que están en situación de gran fragilidad. Acabamos de escuchar las dificultades que plantean las empresas exportadoras, y nos parece que es muy conveniente que la ciudadanía, a través de sus representantes, que son sus legisladores y, particularmente, por medio de esta Comisión de Legislación del Trabajo, tenga la información y las explicaciones directamente del señor ministro.

Inclusive, nosotros hemos presentado un proyecto, que está en el ámbito de esta Comisión, para explorar las posibilidades de precisar la normativa de la responsabilidad de los sindicatos ante sus abusos e incumplimientos graves. Nos parece que hay vacíos normativos. Lo han planteado desde el Poder Judicial, más allá de que ha habido algunos casos recientes, y entendemos que cuanto más clara esté la normativa en un tema tan importante como este permitirá, tanto a trabajadores como a empresarios, tener las reglas más claras en el ejercicio de los derechos sindicales. Y cuando una medida abusiva cause un daño, sabrán que tendrán que atenerse a las consecuencias que cualquier ordenamiento jurídico democrático del mundo impone.

Por eso, nos parece también una buena posibilidad consultar al Ministro sobre este proyecto de ley y, en general, sobre toda la normativa que el Ministerio hoy tiene a

disposición y cuál le haría falta para que estos casos, como el de Friopan, no queden sin consecuencias.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Es de recibo el planteamiento que hacen los señores diputados Amarilla y Goñi Reyes.

Hoy no tenemos una posición definida al respecto. Lo que vamos a hacer es tratar de colectivizarlo entre los compañeros que estamos en la Comisión de Legislación del Trabajo y con la bancada del Frente Amplio, y tomaremos definiciones políticas después de que discutamos con los diferentes sectores.

Sin duda, más allá de esta moción, acá hay otros temas planteados, que serán discutibles porque cada uno tiene su punto de vista. En algún momento, en esta Comisión sería bueno dar un debate sobre algunas puntualizaciones que hacen los señores diputados, principalmente en lo que ha sido la conquista de los derechos laborales de los trabajadores. En muchas de esas conquistas también ha participado esta Comisión de Legislación del Trabajo y, por lo menos, nuestro sector político del Frente Amplio no está dispuesto a ceder ningún espacio de las conquistas ya alcanzadas.

Quizás se puedan modificar algunos términos de determinados proyectos que entendamos que se puedan cambiar, siempre en pos de seguir manteniendo los derechos que hoy tienen los trabajadores y de poder mejorarlos.

La posición de quien habla y de mi sector es colectivizar el tema con la bancada del Frente Amplio para poder discutirlo y, quizás, la semana próxima poder dar su posición política sobre este tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Respecto a este tema quiero informar -porque me parece que es un aspecto elemental de conocimiento y de transparencia- que recibí un planteamiento de parte del señor diputado Pablo Iturralde en relación al tema Friopan el viernes a primera hora de la tarde.

Fue el primer planteamiento que recibí; de manera telefónica me dijo que en estos días iba a formalizar, a través de una nota, el planteamiento. Posteriormente, recibí la nota de los señores diputados Amarilla y Goñi referidos al mismo asunto. Además, tuve la oportunidad de escuchar en varias entrevistas al ministro de Trabajo y Seguridad Social, compañero Ernesto Murro, dando su posición respecto a Friopan. Lo hizo en el diario *El País*, en varias radios y creo que en algún canal de televisión, planteando la posición del Ministerio sobre el asunto.

Comparto lo planteado por el señor diputado Reutor en el sentido de que vamos a trasladar a nuestra bancada esta preocupación y en la próxima reunión nos comprometemos a traer una posición.

Sería bueno que se precisara si además del de Friopan hay otros temas para tratar, porque aquí se hacía referencia a varios asuntos. Incluso, se hablaba de legislar sobre los llamados abusos sindicales.

En realidad, hace unos años pedimos legislar sobre la necesidad de preservar la vida de los trabajadores, fue en la época en que moría un empleado por semana en accidentes de trabajo. En ese momento, surge la ley de responsabilidad penal del empleador. En ese momento, lamentablemente solo el Frente Amplio y algún otro legislador votó en forma afirmativa. Eso sí que era abusar; moría un trabajador por semana debido a accidentes de trabajo. Afortunadamente, esa norma permitió que disminuyeran los siniestros y bajara la cantidad de accidentes mortales.

Digo esto porque cuando se habla de preocupaciones, creo que hay que tener un abanico amplio.

Nos gustaría que se precisara si existen otros planteamientos para informar. En la medida en que nuestra bancada lo entienda conveniente y esta Comisión así lo resuelva, podremos invitar al Ministerio para abordarlos.

Lo que está planteado en MontevideoGas es una nueva negativa de la empresa a aceptar una propuesta que implica negociar. Me refiero al levantamiento de las medidas, en forma temporaria y en ambas partes, para poder negociar. Perdí la cuenta de cuántas veces la empresa se negó a negociar, lo cual agrava el conflicto.

Consulto a los señores legisladores proponentes cuáles son los temas concretos; hay que definir con mucha claridad de qué queremos hablar con el señor ministro.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- Hay un libro en la biblioteca del Palacio Legislativo referido a la ética y a la retórica escrito por Carlos Vaz Ferreira. Es un libro bastante esclarecedor, donde se plantea que cuando uno debate un tema es una buena herramienta utilizar otro que no tenga nada que ver para decir: "Bueno, ustedes plantean esto, pero en otro tema no tuvieron esa posición". Claro, cuando el agua de OSE envenena a toda la población -incluso, a los trabajadores-, hay gente que se niega a investigar y a responsabilizar a los que gestionan eso. No tiene nada que ver con el debate de las medidas sindicales. Hablar de los accidentes laborales o de la ley de ocho horas en 1905, que fue cuando se presentó el primer proyecto por parte de Herrera y Carnelli, no tiene nada que ver con el debate de hoy.

Lo que planteamos es la venida del ministro para analizar el tema de Friopan y el conflicto del gas, que es permanente y que el presidente dice que es la empresa la que se niega a que se le impongan determinadas situaciones y si no acepta se sigue adelante con el conflicto. Está bien, pero lo importante es analizarlo con el Ministerio. Hay gente que está haciendo huelga de hambre. Me parece importante recibir al ministro y que diga qué está haciendo su Cartera. Ha pasado más de un mes de este asunto y no ha habido ningún avance. El presidente dice que la culpa es de la empresa; me gustaría escuchar al Ministerio, que es el responsable de esos temas.

Además, podríamos incluir el tema de seguro de paro del régimen general y de los regímenes especiales para saber de qué hablamos cuando analizamos nuevas solicitudes de minutas. Debemos tener estos temas arriba de la mesa; si el presidente quiere poner otros temas anteriores, lo haremos, pero creo que hay que acotarse a los asuntos que están en la agenda y en la preocupación del mundo del trabajo y que afecta fundamentalmente a los trabajadores.

Las conquistas logradas son muy importantes, pero hoy debemos analizar los retrocesos. Hay más gente desempleada; ha aumentado el desempleo y se han perdido fuentes de trabajo, esto lo anunció el INE hace quince días.

Concretamente, quisiéramos abordar tres temas: Friopan, el gas y seguros de paro, sobre todo la versión extendida que se ha planteado casi como una regla en los últimos tiempos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a trasladar esta inquietud a nuestra bancada y el miércoles próximo traeremos la respuesta.

Ya que se mencionó, cuando el señor diputado Amarilla quiera discutir sobre retórica y ética, estoy a total disposición.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Me gustaría presentar una moción para trabajar en un proyecto presentado por la señora diputada Mutti, el señor diputado Gerardo Núñez y quien habla sobre empresas infractoras. Nos gustaría empezar a trabajar a la brevedad en esta Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo planteamos y lo analizamos la semana próxima, señor diputado.

(Ingresa a sala una delegación del SUNTMA, filial Colonia)

——La Comisión tiene el gusto de recibir una delegación del SUNTMA, filial Colonia, para analizar una situación de conflicto en el departamento, la que se integra por las señoras Ángela Suárez y Pamela Sonderegger; el secretario general, señor Eduardo Montiel; el secretario de finanzas, señor Guillermo Moreira, y el delegado de empresa en Los Cipreses S.A (Buquebus), señor Pablo Baldi.

SEÑOR BALDI (Pablo).- Creo que es la tercera vez que venimos a la Comisión. Se llegó a un conflicto con la empresa que nunca deseamos. Siempre estuvimos a favor de defender nuestras fuentes de trabajo, buscando soluciones beneficiosas para la empresa porque si ella no está, nosotros tampoco. Es algo que tenemos bien claro: lo primordial es defender nuestra fuente de trabajo.

Quiero puntualizar que siempre hemos sido tratados con soberbia y siempre nos han dicho que nuestras propuestas eran perjudiciales, lo que no es cierto.

Hace algunos años realizamos una propuesta de trabajo; veíamos que se estaba mal utilizando el empleo, cosa que iba en contra de nuestro bolsillo y presupuesto. Previendo a largo plazo -ahora está pasando en Argentina-, veíamos que se estaba haciendo un derroche importante y en esa ocasión se nos dijo que éramos unos atrevidos y que no teníamos por qué meternos. Nunca hablamos de números; simplemente dimos una visión a futuro, de la cual hoy somos rehenes y nos ha llevado a este conflicto. Esto fue unos años atrás.

Desde el mes de febrero se hicieron varias reuniones de parte del sindicato y de los trabajadores y nunca llegamos a un acuerdo; no hubo voluntad de parte de la empresa para solucionar. Eso es un achique de sueldo, una degradación del salario de los trabajadores en una nueva reestructura laboral que quieren hacer, vaciando la empresa y contratando trabajadores a un precio más bajo y, por tanto, no tendrán beneficios ni reclamos.

Propusimos varias formas de trabajo, de cambios, de sistemas. Por ejemplo, donar salarios para solidarizarnos con la problemática económica que acusa la empresa. La idea era ceder parte de nuestro salario y, a la vez, impedir los despidos. Esa propuesta fue descartada. Además, nos rehusamos a tener horas extra para generar otras circunstancias laborales donde se sumaran más trabajadores y que los despidos fueran menos: eso también fue rechazado.

La empresa apunta a una reestructura laboral y se enfoca caprichosamente en eso y no acepta nuestras propuestas.

El Decreto 240 regula los trabajos marítimos y de pasajeros. A nosotros se nos dijo que en caso de no aceptar una rebaja salarial, cobraríamos un laudo estipulado en ese decreto, en el cual no estamos categorizados. Nosotros somos empleados del *free shop. Free shop y catering*, vendría a ser de cámara y los marineros de cubierta, todos estos servicios funcionan dentro del barco, pero las categorizaciones no están reglamentadas porque no existen. Nos parece importante hacer, dentro de ese decreto, una categorización que nos identifique como tripulantes del barco, en el cargo de cajero y vendedor de *free shop* y lo mismo con la parte de *catering*. Generando esas categorizaciones salariales tendríamos la ventaja de que el achique de sueldo o la rebaja salarial que pretenden hacer quedaría en los sueldos que estamos cobrando hoy, no nos podría rebajar más. Hay un vacío que se debería revisar. Creemos que por ese lado podemos encontrar un acuerdo y una solución a medias a este problema.

En cuanto al lugar de almuerzo, higiene y descanso de los tripulantes, en los barcos convencionales sí tenían su lugar, pero en estos barcos nuevos no está estipulado el lugar donde el tripulante pueda tener sus comodidades. Estamos hablando de jornadas laborales muy extensas; a veces llegamos a dieciocho o diecinueve horas y en caso de temporadas excelentes, hasta veinte horas, y no cumplíamos con los descansos, obligados. Es un régimen de trabajo de dos días, por dos días, por tres días y la otra semana al revés. Es decir, yo trabajaría hoy en un régimen de diecinueve horas y al otro día tendría que volver a las seis o siete de la mañana para generar otra jornada extensa de dieciocho, diecinueve o veinte horas, depende el pasaje y los tiempos que se demora entre puerto y puerto. Esto genera un gran desgaste; no tenemos un tiempo de recuperación y descanso. Sumado a esto, los lugares que tenemos para comer no están en condiciones.

A partir de esto, se resuelve que los barcos cuenten con una persona que se encargue de la higiene de los baños y, en temporada alta, de la higiene del salón. Lamentablemente, esa categoría se sacó, aduciendo que es un costo innecesario y que si los aviones no tienen servicio de limpieza, los barcos no tienen por qué tenerlo.

En esto también nos hemos visto perjudicados, porque los trabajadores no tenemos un sanitario propio; tenemos que usar los que utilizan los pasajeros. A nosotros se nos requiere un carné de salud, para que conste que estamos sanos, pero tenemos que compartir sanitarios con los pasajeros -que son más de mil por día-, y las condiciones a veces no son las adecuadas.

De modo que se está descuidando mucho, no ya a los trabajadores -a quienes se nos ha demostrado que solo somos un número-, sino la imagen de la empresa, que es la que queremos defender, y los principios básicos de higiene que se deben tener para ser bien vistos.

SEÑOR MOREIRA (Guillermo).- Es la tercera o cuarta vez que venimos. Si bien siempre hay buena disposición de parte de los integrantes de la Comisión, el compromiso de ponernos a trabajar en la regulación, sobre todo del Decreto 240/988, ha quedado estancado en el tiempo. No creemos que haya que hacer un gran cambio. Con modificar solo dos o tres puntos del decreto -que implicarían la actualización de lo que hoy tenemos dentro del sector pasaje en la marina mercante- sería suficiente.

Por ejemplo, la categorización de estos dos sectores, que se vienen desempeñando hace más de treinta años en este tipo de empleo, y la regulación del régimen de trabajo para acceder a jornadas más cortas, con lo cual estaríamos percibiendo menos salario, por hacer menos horas extras, pero generaríamos más fuentes de trabajo. De esta forma, ya no se nos obligaría a realizar estas jornadas extensas de diecinueve o veinte horas.

Otra cosa que nos ha perjudicado bastante es la impunidad con la que se mueven estas empresas, ya sea en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social como en el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Armada. Hasta hace un par de años existía una disposición que el capitán Alejandro Leopold, que estaba al frente de la DIRME, hizo cumplir y aplicar. Me refiero a la prohibición del salto de casco a casco, por lo que cada buque debía contar con su tripulación. Hoy se autoriza a las empresas del sector a trabajar con una sola tripulación en todos los buques. Por eso también hoy la empresa dice que sobra personal. ¡Sobra porque lograron la autorización para utilizar una sola tripulación en todos los barcos!

En el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social hemos hecho infinidad de denuncias, que están todas archivadas. Con la última denuncia, en el mes de diciembre, fueron algunos inspectores a hacer un relevamiento. En el acta se estableció que la empresa tenía quince días para hacer las modificaciones que la inspección requería. Había gases

tóxicos dentro de las embarcaciones, por monóxido de carbono, y aspectos referidos a la iluminación, la oxigenación, los lugares para la alimentación y el descanso, los descansos de las tripulaciones. Siempre quedan todas archivadas en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Lamentablemente, después de lo que se dio el domingo, en la ciudad de Colonia, tuvimos que poner en marcha todos estos mecanismos. Fue un hecho lamentable que repudiamos total y absolutamente. Me refiero al desalojo por medio de la fuerza. Se trata de un derecho en el que estamos resguardados por la ley de libertad sindical.

Hay cuatro o cinco empresas dentro de Buquebus, como Los Cipreses, Navegación Atlántica, etcétera. La parte de *free shop* es una concesión. A nuestro entender, en la concesión hay una evasión fiscal y de aportes importante, ya que nunca se nos reconoce como trabajadores. En las demandas que se han ganado, hemos podido reconocer que son empleadores nuestros, pero sigue todo en la nada. Creemos que la Justicia debería actuar de oficio e investigar esa supuesta evasión fiscal y de aportes.

En este momento hemos quedado como rehenes de una especie de disputa entre el gobierno y el empresario, a quien se le ha negado el Dique Mauá -si eso está bien o mal, se discute en otro ámbito- y se le ha quitado la terminal del puerto de Montevideo y la del puerto de Colonia. Ahora está en el tapete que quizás se le quite la prefectura de Colonia, donde tiene un desarrollo turístico. Creemos que nos ha agarrado de rehenes, en este momento en que estamos en un año electoral.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que corresponde plantear la convocatoria inmediata a la empresa.

Se han hecho planteos de diversa índole.

Las denuncias sobre condiciones de trabajo deben presentarse ante la Inspección General del Trabajo, que es la que realiza los controles.

El planteo de la evasión fiscal hay que derivarlo al Ministerio de Economía y Finanzas.

En alguna oportunidad hemos convocado a la empresa, pero ha venido un abogado sin muchas potestades para resolver situaciones conflictivas.

El planteo de que la empresa trabaja con una sola tripulación, más allá de la cantidad de embarcaciones que tiene, es un elemento fundamental que tiene que resolver el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

No ha habido avances en materia de legislación en cuanto a condiciones de trabajo pero, al mismo tiempo, hablan del decreto. Si bien los decretos son potestad del Poder Ejecutivo, esta Comisión -estoy seguro de que hablo por la totalidad de sus integrantes- está dispuesta a analizar los planteos que puedan hacer como SUNTMA. Me refiero a traer planteos alternativos, analizar lo que existe, lo que se puede modificar y la viabilidad de cambiar aspectos de legislación. SUNTMA, en varios temas, ha traído a la Comisión y al Parlamento anteproyectos o textos de modificación.

Se ha discutido con el sindicato el tema de la cantidad de personal uruguayo en las diferentes embarcaciones, pero ha habido reclamos de que en algunos lugares esto no se cumplía.

Estamos ofreciendo trabajar en conjunto con el SUNTMA para analizar los cambios que nos permitan resolver algunas de estas situaciones. Está claro que hay una situación histórica. Recuerdo que en el año 1986 se denunció que la empresa bajó a una tripulación entera. Los diferentes modos de represión antisindical se han desarrollado durante muchos años. No es que esta empresa no haya tenido conflictos. Lo que ha

tratado es de destruir las organizaciones sindicales ante la posibilidad de promover sindicatos amigos.

Vamos a invitar a la empresa y vamos a enviar la versión taquigráfica de esta sesión a los ministerios que nombrábamos. Los invitamos a trabajar para mejorar la legislación vigente, a fin de que pueda servir de garantía. Sabemos que ese es un aspecto.

El otro aspecto tiene que ver con que existan condiciones de trabajo adecuadas. Tenemos legislación en muchos temas, pero en algunos lugares se hace difícil el cumplimiento, ya sea por organizaciones sindicales débiles o porque las patronales asumen una actitud de abuso. Eso no quita la necesidad de mejorar legislación.

Por otro lado, hay legislación que no necesita cambios, sino que se controle su cumplimiento. Que se realicen jornadas de diecinueve horas no está previsto en ninguna legislación. Ahí se está violando la normativa vigente.

Esta Comisión no pretende dejar de lado los planteos, pero sí necesitamos trabajar en conjunto con la organización sindical para analizar e intercambiar aspectos. En algunos estaremos de acuerdo y en otros no, pero es bueno intercambiar opiniones para mejorar las condiciones de trabajo. De modo que hay cuestiones que son de legislación y otras, de contralor.

Estamos a su disposición.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Algunos de estos temas no son nuevos en la empresa, sino históricos. Por suerte, me tocó estar del lado de los trabajadores; estuve en la dirección de la UNOTT, así que me senté donde hoy están ustedes para pelear por algunas reivindicaciones de los trabajadores de Buquebus en el transporte. En ese entonces, también se trataba de reprimir a los trabajadores. Sabemos que quien diseña esta estrategia está en Buenos Aires y tiene su forma de pensar, que no es la misma que tienen otros que trabajan en Montevideo, y hay que decirlo, porque con algunos se puede negociar. Sucede que vienen directivas totalmente diferentes, porque el mecanismo de pensamiento que tienen algunos actores en Argentina, como ya hemos visualizado, va en contra de los trabajadores. No les sirve que los trabajadores se organicen y tengan sus reivindicaciones, como históricamente han llevado adelante.

Como decía el señor presidente, hay cosas que están reguladas y tenemos que trabajar para que se cumplan. Otras faltan, sin duda, y nos comprometemos a trabajarlas.

Me sumo al planteo del señor presidente en cuanto a que hay algunos puntos en los que nos pueden ayudar, mandando algún párrafo para incorporar a estos decretos. Desde el Parlamento podemos trabajar en ese sentido; esta Comisión está dispuesta, como estuvo siempre, con cada uno de los planteos de las delegaciones que aquí concurren. Nos comprometemos a trabajar en ese sentido.

Tengo entendido que las negociaciones se cortaron, pero me gustaría que lo confirmaran. Si es así, habría que buscar los mecanismos para que se retomen, a fin de seguir luchando por las reivindicaciones de los trabajadores.

SEÑOR MOREIRA (Guillermo).- A raíz de los episodios del fin de semana, hoy tenemos una nueva convocatoria de parte de la empresa -concretamente, de López Mena-, en la DINATRA, para iniciar una nueva negociación. No sabemos con qué exigencias nos van a salir ahora. No sabemos si continúan con la cantidad de despidos, con los mismos montos de rebajas salariales, de pérdidas de beneficios o bien cambia el escenario.

No quiero dejar pasar algo que se nos escapó en las primeras intervenciones. Dentro de la reforma que consideramos necesaria -que no es grande-, creemos que uno de los pilares fundamentales debería ser crear una Secretaría dentro del Ministerio de

Transporte y Obras Públicas. Hoy estamos en el ámbito del Ministerio de Defensa Nacional, y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social nos dice que no es su jurisdicción. A su vez, la Armada, la Prefectura o el Ministerio de Defensa Nacional nos dicen que en temas laborales no pueden intervenir. Quedamos en un vacío gigante que creemos que se cerraría pasando a la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, mediante una Secretaría que podría integrarse por trabajadores, algún perito marítimo y algún representante de la Cartera.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Solicitamos que nos tengan al tanto de lo que acontezca en la reunión, a fin de tener insumos hacia adelante. Nos sumamos al planteo de convocar a la empresa a la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Así se procederá.

Les agradecemos su presencia del día de hoy, y quedamos a las órdenes para analizar cambios en materia de legislación y de contralor.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

